

Anna Carmen Bauleo | Dario Pasetto | Nicola Biscaglia, ISOA

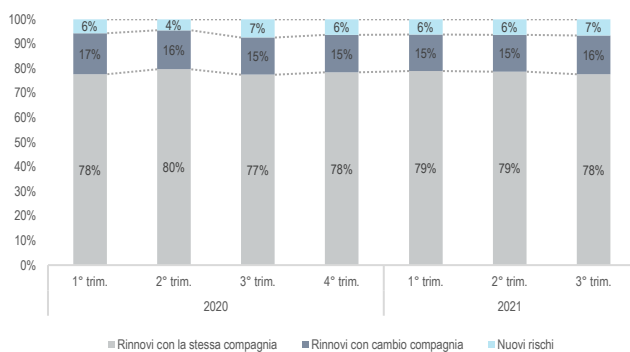
## Analisi dei principali trend per cogliere l'evoluzione ed i cambiamenti del mercato assicurativo della RCA

Nel mercato assicurativo della responsabilità civile auto (RCA) sono continui i cambiamenti e le evoluzioni che si verificano col passare del tempo. Risulta utile il costante monitoraggio dei principali andamenti ed indicatori tecnici delle assicurazioni di responsabilità civile nel **settore** delle **autovetture**. In questa edizione presenteremo dei focus specifici nelle varie sezioni.

### Distribuzione del parco circolante

Nel terzo trimestre del 2021 il numero dei contratti è **aumentato** rispetto a quanto osservato nel terzo trimestre precedente (+4%), mentre si registra un lieve calo rispetto al numero medio dei contratti trimestrali registrati nel 2020 (-2%). Rispetto al terzo trimestre 2020, la distribuzione delle tipologie di contratto denota una leggera decrescita dei nuovi rischi, compensata in parte dall'aumento dei rinnovi (rispettivamente -7% e +5%).

FIGURA 1: NUMERO DEI CONTRATTI PER TIPOLOGIA



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU BOLLETTINO STATISTICO IVASS

In generale, l'andamento delle immatricolazioni mostra ancora una frenata rispetto al 2020, seppur più lenta rispetto al trimestre precedente; in particolare nel quarto trimestre del 2021 si osserva un calo del 14% rispetto alla media trimestrale del 2020, mentre il calo è ben più marcato se confrontato con i volumi del 2019, dove la variazione tra il quarto trimestre 2021 e la media trimestrale del 2019 è del 38%.

<sup>1</sup> Motore a combustione, include le auto ad alimentazione benzina, diesel, metano e GPL.

Nel quarto trimestre 2021 le immatricolazioni hanno registrato una contrazione pari al 29% rispetto al quarto trimestre 2020.

#### Trend autoveicoli assicurati nel 2020

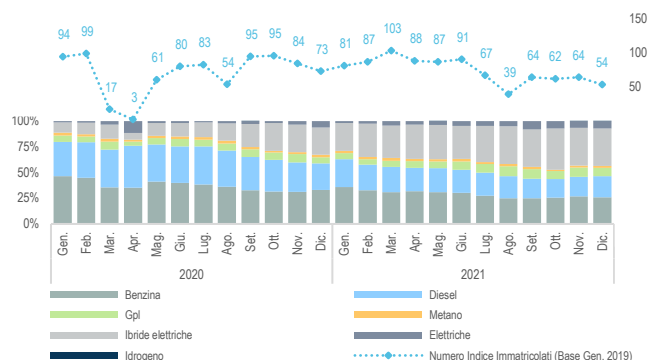
Le autovetture assicurate nel 2020 risultano circa 32.1 milioni, con un leggero aumento rispetto al 2019 pari allo 0.1%, di molto inferiore rispetto alle variazioni registrate negli anni precedenti (+0.6% del 2019 rispetto al 2018 e +1.9% del 2018 rispetto al 2017). Tale trend è riscontrabile anche nell'evoluzione del parco circolante delle autovetture risultanti dagli archivi del P.R.A.: nel 2020 il parco circolante era composto da circa 39.7 milioni di autovetture, con un aumento rispetto all'anno precedente dello 0.4%.

Dall'analisi delle immatricolazioni per tipo di alimentazione, anche nel quarto trimestre 2021 si conferma l'**evoluzione del parco veicoli** e, in particolare, il significativo aumento delle immatricolazioni con motore elettrico (ibrido ed elettrico), registrando un aumento di 14 p.p. rispetto al quarto trimestre 2020, interamente compensato da una diminuzione di quelle con solo motore termico<sup>1</sup>.

Nel 2021 la riduzione della quota di auto con solo motore termico è di -18 p.p. rispetto allo stesso periodo 2020, interamente compensato dall'aumento delle auto con motore elettrico.

La quota di vetture immatricolate con solo motore termico è diminuita di 3 p.p. tra il terzo ed il quarto trimestre 2021 (dal 58% al 55%). La quota delle auto a metano e benzina rimane invariata, mentre quella delle auto alimentate a diesel e GPL mostrano un calo rispettivamente del -2% e -1%.

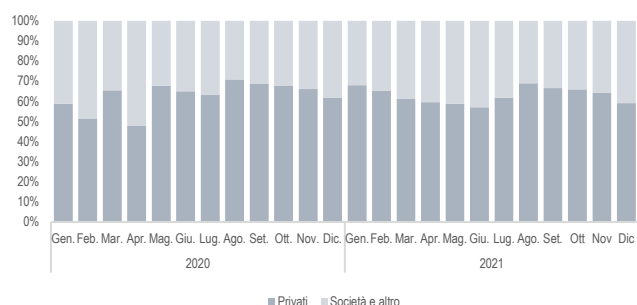
FIGURA 2: IMMATICOLAZIONI PER ALIMENTAZIONE



FONTI: ELABORAZIONI MILLIMAN SU DATI UNRAE  
BASE INDICE GENNAIO 2019

I dati rilevati nel terzo trimestre 2021 registrano un decremento delle immatricolazioni per società e altro<sup>2</sup> di circa il 13% rispetto alla media trimestrale del 2020. Discorso analogo, considerando lo stesso intervallo di tempo, per le immatricolazioni per privati che mostrano una flessione di circa il 15%.

FIGURA 3: IMMATICOLAZIONI PER UTILIZZATORE



FONTI: ELABORAZIONI MILLIMAN SU DATI UNRAE  
BASE INDICE GENNAIO 2019

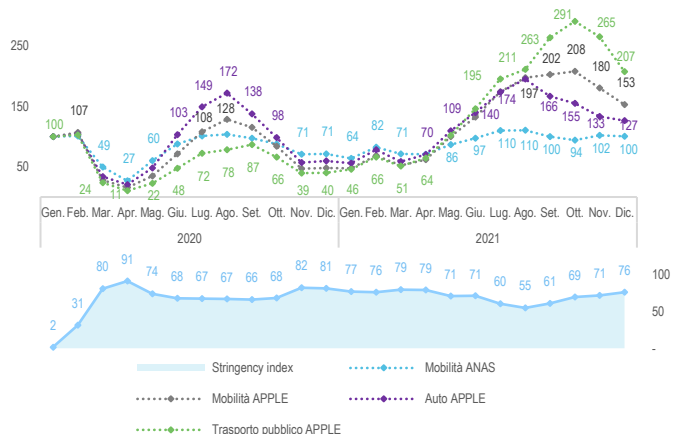
## Andamento della mobilità

Lo **Stringency Index** (SI) è un indice formulato dal progetto Oxford Coronavirus Government Response Tracker ed indica la severità delle misure di contenimento attuate dai Governi.

È composto da metriche quali chiusura delle scuole, chiusure dei posti di lavoro, cancellazione di eventi pubblici, restrizioni sugli assembramenti pubblici, chiusure dei trasporti pubblici, obbligo di isolamento/quarantena, campagne di informazione pubblica, restrizioni sui movimenti interni ed infine controlli sui viaggi internazionali. Tale indice viene calcolato come una media dei punteggi delle singole metriche, ciascuna delle quali assume un valore compreso tra 0 e 100. Valori alti rappresentano misure restrittive maggiori, di conseguenza un indice pari a 100 equivale ad un lockdown totale.

<sup>2</sup> Immatricolazioni per Società, noleggio a breve termine, noleggio a lungo termine e autoimmatricolazioni uso noleggio effettuate da Concessionari e Case auto.

Come si può vedere dalla Figura 4, le restrizioni alla libera circolazione, dovute alla pandemia, hanno influito fortemente sugli spostamenti della popolazione.

FIGURA 4: ANDAMENTO DELLA MOBILITÀ<sup>3</sup>

FONTI: ELABORAZIONI MILLIMAN SU OSSERVATORIO DEL TRAFFICO ANAS E SU MOBILITY REPORT APPLE  
BASE INDICE GENNAIO 2020

In seguito all'allentamento delle misure restrittive adottate dal Governo per limitare i contagi, dal mese di giugno 2021 si è registrata una **costante crescita della mobilità**. Nel terzo trimestre 2021, rispetto allo stesso periodo 2020, vi è una ripresa del trasporto pubblico; in particolare, nel mese di settembre si denota un continuo aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico dovuto sia alla riapertura delle scuole con lezioni in presenza, sia al graduale rientro nei luoghi di lavoro.

Al quarto trimestre 2021 emerge un'**inversione di tendenza** rispetto al trimestre precedente; la mobilità totale risulta in diminuzione, conseguentemente alla diffusione in Italia della nuova variante Omicron ed all'aumento progressivo dei contagi. In particolare, è stato fortemente ridotto l'utilizzo dei mezzi pubblici, con un calo del 29% da ottobre a dicembre 2021.

Nel mese di dicembre 2021 si registra un indice di mobilità totale pari a 153, in diminuzione rispetto a settembre 2021 (pari a 202), con un SI pari a 76, in leggero aumento rispetto al periodo estivo.

Nonostante ciò, merito della campagna vaccinale ed un livello medio-alto del SI, i dati sulla mobilità del quarto trimestre 2021 risultano essere comunque superiori al valore indice di gennaio 2020 e superiori allo stesso periodo 2020. Infatti, in Italia circa l'80%<sup>4</sup> della popolazione ha completato il primo ciclo vaccinale (pari a 47.2 milioni di persone), mentre il 49% della popolazione,

<sup>3</sup> I dati APPLE disponibili partono dal 13/01/2020. L'aggiornamento di tale analisi dipenderà dalla disponibilità dei dati sottostanti legati al perdurare dell'emergenza pandemica.

<sup>4</sup> Il sole 24 ore – Vaccini in tempo reale. Dati al 20 gennaio 2022.

pari a 29 milioni di persone, ha ricevuto anche la terza dose.

Questa analisi suggerisce una **forte correlazione tra l'andamento della mobilità in Italia e la combinazione tra un alto livello di popolazione vaccinata ed il mantenimento di un livello medio-alto del SI**, attraverso misure di contenimento e di prevenzione.

### Frequenza sinistri per provincia e mobilità

Nel 2020 è stata monitorata una maggior mobilità nelle regioni balneari e turistiche, sia a seguito delle limitazioni minori nel periodo estivo che ad una maggior preferenza ad un turismo interno (RCA Trends, Febbraio 2021).

Osservando il bollettino IVASS, la diversa mobilità interna territoriale può essere riscontrata nella differente distribuzione della frequenza sinistri tra il 2019 ed il 2020. Infatti, si può riscontrare un peggioramento della frequenza sinistri nelle regioni insulari e nelle province marittime interessate dal turismo estivo dell'estate 2020.

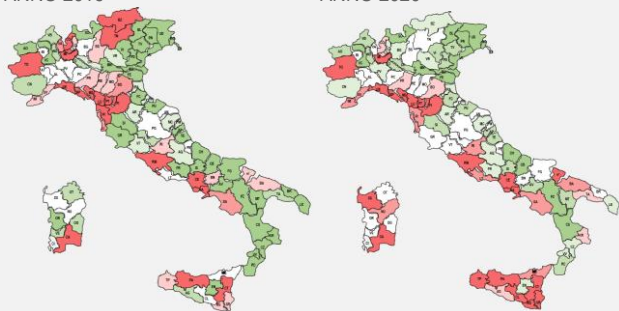
Il perdurare della pandemia e l'evoluzione della mobilità costringeranno le compagnie assicurative a migliorare la loro offerta in termini di personalizzazione tariffaria per poter cogliere i diversi fenomeni in atto.

Strumenti di tariffazione avanzati ed il continuo monitoraggio dei principali trend ed in particolar modo l'utilizzo di tutte le informazioni e dati disponibili saranno necessari nei prossimi anni per poter anticipare eventuali nuove tendenze ed abitudini degli assicurati, anche a seguito di un allentamento della fase pandemica.

**FIGURA 5: FREQUENZA SINISTRI PER PROVINCIA**

ANNO 2019

ANNO 2020



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU PUBBLICAZIONI DATI IVASS

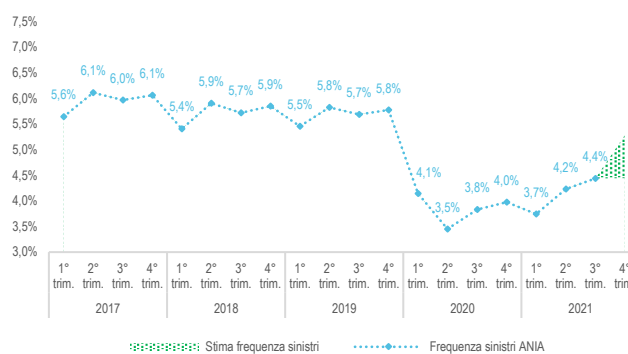
## Costo medio & frequenza sinistri

Dai dati rilevati dalla Statistica Rapida di ANIA, l'andamento del **pagato medio** per sinistri gestiti al terzo trimestre 2021, registra un incremento del 3% rispetto al medesimo dato dell'anno precedente ed un incremento del 6% rispetto allo stesso dato del periodo precedente alla pandemia (i.e. 2019).

La frequenza sinistri al terzo trimestre 2021 ha registrato un aumento di 0.6 p.p. rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente, restando tuttavia ancora inferiore al livello pre-pandemia, con -1.2 p.p. rispetto allo stesso trimestre del 2019.

A partire dal primo trimestre del 2020, la **frequenza sinistri** ha mostrato fasi di calo e di crescita a seconda delle misure più o meno restrittive previste dal Governo per controllare l'evoluzione pandemica.

**FIGURA 6: FREQUENZA SINISTRI<sup>5</sup>**



FONTE: ELABORAZIONI MILLIMAN SU PUBBLICAZIONI DATI ANIA

Milliman, secondo i suoi modelli previsionali, stima una crescita della frequenza sinistri al quarto trimestre 2021 mediamente in un range tra 4.4% e 5.3%. Il range stimato è sostanzialmente imputabile ad un aumento di mobilità nell'anno 2021 rispetto al 2020 con minori restrizioni ed un parziale ritorno ad una mobilità ai livelli pre pandemici.

### Trend frequenza sinistri annuale

Il trend 2020 della frequenza sinistri è confermato anche dai dati IVASS con un decremento nel 2020 di circa 2 p.p. rispetto a quanto rilevato nel 2019. Secondo i modelli previsionali, per il 2021 si prospetta in media un incremento della frequenza sinistri IVASS rispetto al 2020 che sarà compreso in un range che va da +0.5 p.p. a +1.4 p.p..

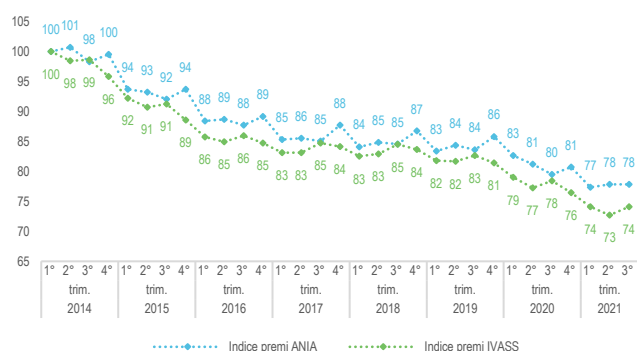
<sup>5</sup> Frequenza sinistri gestiti del settore autoveicoli (al netto della stima degli IBNR e sinistri tardivi).

## Indice dei premi

Lo stesso andamento viene confermato dall'indice dei premi medi RCA. A partire dal primo trimestre 2014 fino al terzo trimestre 2021, la **decrescita media** annuale del premio ANIA è stata del 3.2%, mentre quella del premio IVASS del 3.8%.

In particolare, dall'analisi del terzo trimestre 2021 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, emerge una **diminuzione dell'indice dei premi RCA**, di circa il 2% dell'indice dei premi ANIA e di circa il 6% dell'indice dei premi IVASS.

FIGURA 7: INDICE DEI PREMI RCA<sup>6</sup>



Fonte: ELABORAZIONI MILLIMAN SU BOLLETTINO STATISTICO IVASS E SU PUBBLICAZIONI DATI ANIA BASE INDICE PRIMO TRIMESTRE 2014

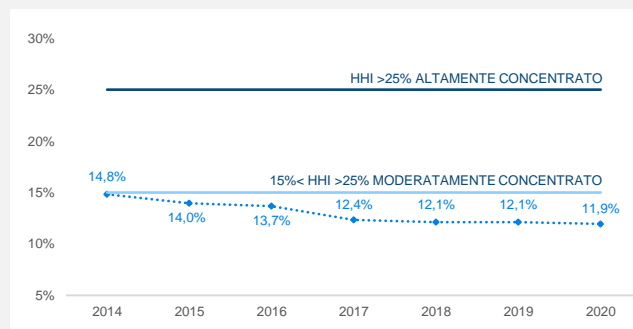
## Indice di Herfindal-Hirschman

L'indice di Herfindal-Hirschman<sup>7</sup> (HHI) viene utilizzato per misurare il livello di concentrazione nel mercato. Per valori al di sotto del 15%, viene indicato un mercato altamente competitivo; per valori compresi tra il 15% ed il 25%, viene indicato un mercato moderatamente concentrato; infine, per valori superiori al 25%, viene indicato un mercato altamente concentrato, e quindi poco competitivo.

Nonostante negli anni siano state fatte numerose operazioni di fusione ed acquisizione, a partire dal 2014, l'indice di concentrazione del mercato RCA è **diminuito costantemente**, avvicinandosi lentamente ad un contesto maggiormente competitivo; dal 2014 al 2020 è diminuito di circa 3 p.p.. Tutto ciò giustificato sia dall'ingresso di nuovi attori nel mercato, che dal miglioramento e dalle sofisticazioni tariffarie attuate dalle compagnie già presenti.

L'andamento dell'indice HHI è fortemente correlato con l'indice dei premi medi di IVASS (correlazione pari a 0.93), spiegando quindi come la **diminuzione dei prezzi** sia in parte dovuta all'aumento della **competizione**.

FIGURA 8: CONCENTRAZIONE DEL MERCATO RCA



Fonte: ELABORAZIONI MILLIMAN SU PUBBLICAZIONI DATI ANIA

<sup>6</sup> Gli indici sono stati calcolati a prezzi storici.

<sup>7</sup> L'indice di Herfindal-Hirschman è stato sviluppato indipendentemente dagli economisti A.O. Hirschman (nel 1945) e O.C. Herfindahl (nel 1950). Hirschman ha presentato tale indice nel suo libro "National Power and the Structure of Foreign Trade" (Berkeley: University of California Press, 1945). L'indice di Herfindal, invece, è stato presentato nella sua inedita tesi di dottorato,

"Concentration in the U.S. Steel Industry" (Columbia University, 1950). Tale indice varia da un minimo di 0, che indica un mercato altamente competitivo, ad un massimo di 10,000, che indica un mercato poco competitivo. Per lo scopo delle analisi, l'indice è stato reso in percentuale.



For more than seven decades, we have combined technical expertise with business acumen to create elegant solutions for our clients.

Today, we are helping organizations take on some of the world's most critical and complex issues, including retirement funding and healthcare financing, risk management and regulatory compliance, data analytics and business transformation.

[it.milliman.com](http://it.milliman.com)

## CONTACTS

### Nicola BISCAGLIA

Principal  
[nicola.biscaglia@milliman.com](mailto:nicola.biscaglia@milliman.com)

### Milliman Italia

[milliman.italy@milliman.com](mailto:milliman.italy@milliman.com)